

アメリカの鉄道土地付与政策について

小澤 治郎

まえがき

1850年から71年にかけて、アメリカ全土の約 $\frac{1}{10}$ といわれる広大な土地が、イリノイ州以西の西部諸州の鉄道建設を援助するために与えられた問題は、古くから多くの議論を生んできた。有名なのは1945年ミシシッピ・ヴァリィ・ヒストリカル・レビュー 32巻に発表されたロバート S. ヘンリーの「アメリカの歴史教科書に見られる鉄道土地付与の伝説」と題する論文で、これは土地付与政策によって鉄道会社が莫大な量の土地を手に入れて大きく私腹を肥しただけでなく、開拓農民を圧迫して横暴を極めたとするいわゆる“泥棒貴族”論に対して、実際に鉄道会社が入手した土地の量は多くの教科書の地図に書かれているように広いものではなく、土地付与を受けた鉄道マイル数は全体の8パーセントにすぎず、また政府の財産（主として軍事輸送）および郵便物を安価に運搬することを義務づけた土地付与法の附随条項によって連邦政府が1945年までにえた利益は与えられた土地の原価をはるかに上廻るものであったとして、土地付与政策によって鉄道会社がえたとされる利益は不当に誇張されているとした。これに対する反論は1945年と46年のミシシッピ・ヴァリィ・ヒストリカル・レビューで特集され、デヴィッド M. エリス、ロバート E. リーゲル、チェスター M. デスラー、フレッド A. シャノン、エドワード C. カークランド、チャールズ S. モーガンなどの学者たちがこれに反論¹⁾した。その後も西部の鉄道土地付与政策は西部の鉄道建設にと

っては必要であったのであり、その収益は妥当なものであったとする説と、鉄道会社はそれによって過大な利益をえ、この政策はアメリカ社会に害を与えたとする説が相並んで展開されてきた。そして個々の鉄道によって事情が異なることから、個別の鉄道についての研究へ進み、たとえばグレート・ノーザン鉄道についてはジョン B. リー²⁾、セントラル・パシフィック鉄道についてはロイド J. マーサー³⁾、ユニオン・パシフィック鉄道についてはロバート W. フォーゲル⁴⁾、スタンリー L. エンジャーマン⁵⁾、がそれぞれ業績を発表している⁶⁾。

筆者は以上のような連邦政府对鉄道、アメリカ社会对鉄道の得失関係や鉄道会社の収益率の問題にはそれほど興味はもてないし、またそのような議論に参加するのに必要な資料ももち合わせていない。むしろ鉄道土地付与政策の実態と経緯、そしてそれがアメリカ社会と鉄道の発展にどのような意味をもったかという点に重点をおいて、古い研究を中心に整理してみた。また地域的にはイリノイ州、アイオワ州、カンザス州に限り、大陸横断鉄道その他については別の機会に譲ることにした。

〔注〕

- 1) これらはいずれも Carstensen, ed., *The Public Lands. Studies in the History of the Public Domain*. 1968. に収録されている。
- 2) John B. Rae, The Great Northern's Land Grant. *Journal of Economic History*. Vol. XII, No. 2. 1952.
- 3) Lloyd J. Mercer, Land Grants to American Railroads: Social Cost or Social Benefit. *Business History Review*. Vol. XLIII, No. 2. 1969.
—, Rates of Return for the Land Grant Railroads. The Central Pacific System. *Journal of Economic History*. Vol. XXX. 1970.
—, Building Ahead of Demand. Some Evidence for the Land Grant Railroads. *Journal of Economic History*. Vol. XXXIV, No. 2. 1974.
- 4) Robert W. Fogel, *The Union Pacific Railroad; A Case in Premature Enterprise*. 1960.
- 5) Stanley Engerman, Sound Economic Issues Relating to Railroad Subsidies and the Evaluation of Land Grants. *Journal of Economic History*. Vol.

XXXII, No. 2. 1972.

- 6) さらに一般通史などを含めての文献は Lloyd J. Mercer, *Railroads and Land Grant Policy. A Study in Government Intervention*. 1982. の Chap. I, II. 参照。

1. 1850年の状況

イリノイ・セントラル鉄道にたいする土地付与政策が始められた1850年のアメリカ全国の鉄道の発展状況を概観して、土地付与政策の意味を見ることにする。

北部ではニューヨーク・セントラル鉄道は43年にオルバニー－バッファロー間の各小鉄道が一貫旅客列車を走らせる協定を結び、48年には“運河運賃”（鉄道事業が運河に不利にならないことを目的とした運賃規則）によって貨物輸送が州政府によって認可されたが、ハドソン・リヴァー鉄道がオルバニーに達するのは51年であり、小鉄道を統合してニューヨーク・セントラル鉄道会社が発足するのは53年であるから、50年はようやく完成に近づきつつある状況であった。ペンシルヴァニア鉄道も50年にホリディスバーグまでの東部線が完成し、52年のフィラデルフィア－ピッツバーグ間の完成を待つ状況であった。イリー鉄道は51年にハドソン河のピアポイントからダンケルクまでが開通し、その後東方はジャージィ・シティと西方はバッファローとの連絡を待つ状況であった。このように見ると、アメリカでは東部から西部へ鉄道建設の波が広がっていったのであるが、その時間的ずれはかなり小さなものであったことがわかる。オハイオ州では37年恐慌の余波がようやく収まって、46年ごろから鉄道建設を再開し、48年にはスプリングフィールド－サンダスキ間を通じ、コロンブス・アンド・クセニア鉄道が50年に、コロンブス・アンド・シンシナティ鉄道が51年に完成するが、ニューヨーク・セントラル鉄道やイリー鉄道の西方への延長が、イリー・アンド・ノースイースト鉄道、クリーヴランド・アンド・イリー鉄道、クリーヴラン

ド・ノーフォーク・アンド・トレド鉄道として建設されつつあり、いずれも53年の開通を待つ状況であった。ペンシルヴァニア鉄道の延長はピッツバーグからクリーヴランド・アンド・ピッツバーグ鉄道、ピッツバーグ・フォート・ウェイン・アンド・シカゴ鉄道によってなされ、53年の前者の貫通を待つ状況であった。インディアナ州ではまだ計画の段階であり、徐々に東部資本が流入して、小路線マディソン・アンド・インディアナポリス鉄道が50年に開通し、ベルフォンテン・アンド・インディアナ鉄道、インディアナ・セントラル鉄道、テレフォーテ・アンド・リッチモンド鉄道が53年に完成し、フィラデルフィアからの物資が流入するのを待つ状況であった。ミシガン州では、恐慌後建設が中断していたミシガン・セントラル鉄道とミシガン・サザン鉄道を46年にジョン・マレイ・フォープスを中心とする東部資本が買収し、52年にシカゴに到着するのを待つ状況であった。イリノイ州は当時鉄道建設の西の先端にあり、まだ見るべき路線もなかったが、ここでも48年から“国内改良ブーム”が再発し、小路線ガレナ・アンド・シカゴ・ユニオン鉄道が西方の鉄鉱石地域への建設を始めたほか、シカゴ・パーリントン・アンド・クインシー鉄道とロックアイランド鉄道の申請が州議会を通過しており、その後ガレナ・アンド・シカゴ・ユニオン鉄道がミシガン・セントラル鉄道と、ロックアイランド鉄道がミシガン・サザン鉄道と提携するのを待つ状況であった。

一方、イリノイ・セントラル鉄道がのびる予定であった南部の状況を見ると、奴隷制下の木綿単一栽培が主流であった経済と、それを支配したプランターたちの政治的支配の下で、南部型の鉄道建設が1850年には2000マイルに達していたが¹⁾、それは南東部の海港、とくにチャールストン、サヴァンナと内陸諸都市モンゴメリ、アトランタ、チャタヌーガを結ぶ東西型の建設を主要方向とするものであった。(50年代に入って、ナシュヴィルやレイヴィル、カイロなどによって西部と結ぼうとする動きが生じるが、これは奴隷制の危機に対応しようとする、あくまで副次的性格のものであった。)

恐慌の影響が薄れるにつれて、チャールストンの勢力はジョージア鉄道を

推進し、サヴァンナの勢力はメーコン・アンド・ウェスタン鉄道を建設し続けた。そのいずれもが45年にアトランタに達し、その延長のウェスタン・アンド・アトランティック鉄道が49年にはチャタヌーガに達し、一方ではさらに西部への伸張と他方では北方の西部との連絡が指向される状況であった。50年の時点では、ナシュヴィルとチャタヌーガを結ぶ計画、さらにそれを北上させてルイヴィルとナシュヴィルを結ぼうとするルイヴィル・アンド・ナシュヴィル鉄道、メンフィスとチャタヌーガを結ぶ計画、そしてミシシッピ河に面するヴィックスバーグとメコンを結ぶ路線が建設され始めようとしていた。このような状況のなかで、ミシシッピ河通商を補強する形で、主としてモビール市の商人たちによって47年から計画され始めた南北路線モビール・アンド・オハイオ鉄道の計画が、当時ようやく激化し始めていた南北対立を妥協させようとした民主党のステフェン・ダグラスによる南北を結ぶイリノイ・セントラル鉄道案の一要素となって現われたのであった²⁾。

以上のようにイリノイ・セントラル鉄道は当時の西部の鉄道建設の最西端の大計画であるとともに、当時の東部、西部、南部の勢力が集まった性格をもつ計画であったが、一面、州政府以下の地方自治体による鉄道建設にたいする援助が停滞していた状況が、40年代後半以降の景気の回復によって再び活気を取り戻しつつあるなかで、37年恐慌期のきびしい「国内改良」をめぐる情勢を緩和させることの必要性がイリノイ・セントラル鉄道から始められる土地付与政策の背景にあった。1830年代の「国内改良」ブームが37年恐慌によってかなり惨憺たる状況に陥ったことは有名であるが、この結果1842～46年ごろ地方政治のなかで「国内改良」にたいする警戒とそれからの後退の現象が見られた。その具体的現われは、州政府が税金などの負担の増加を恐れて、鉄道の経営や管理から撤退し始めたことであった³⁾。これは全国的傾向であったが、その具体的な現われ方と時期は、各地域で異なっていた。その理由は、鉄道建設を要求する動きは各地域に強固に存在し、むしろ激しくなりつつあり、各地方自治体の鉄道建設費援助は相当な割合で続け

られたからである⁴⁾。とくに未開の西部の地域は人口稀薄であったから、もっとも公的資本を要求しながら、もっとも公的資本を地元では提供し難い情勢にあった。ここに連邦政府による土地付与政策が始められる大きな背景があった。

〔注〕

- 1) 拙稿「南北戦争前のアメリカ南部鉄道業」岐阜経済大学論集、第15巻第1号、昭和56年。
- 2) 以上の要約には、とくに、Allen Billington, *Westward Expansion, A History of the American Frontier*. 1967. Chap. XIX. Railroad and Sectionalism, 1837-1850. および、John F. Stover, *Iron Road to the West. American Railroads in the 1850's*. 1978. を参考にした。
- 3) Carter Goodrich, Revulsion Against Internal Improvements. *Journal of Economic History*. Vol. X. 1950. pp. 145-148.
- 4) 1860年までのアメリカの総鉄道投資額10億ドル中、約 $\frac{1}{4}$ が公的資本であった。S. Ratner, J. H. Soltow, & R. Sylla, *The Evolution of American Economy. Growth, Welfare, and Decision Making*. 1979. p. 120.

2. 交通関係の土地付与政策の背景

独立革命以前から道路建設とその整備はアメリカ社会が必要とした公的事業であった。イギリス本国の伝統を受け継いで、タウンの成員は道路建設や整備のために共同作業に参加する義務があった。初期の西部への進出と公有地の払い下げが始まるにつれて、道路用、運河用の土地が連邦政府から払い下げられた。オハイオ州(1803年)、インディアナ州(1816年)、ルイジアナ州(1804年)が組織されたとき、道路用、運河用の土地が連邦政府から州政府に払い下げられた。またその後も、たとえば1832年には、オハイオ州の馬車道には120フィート幅の土地とその両側の1マイルの土地が割譲されたし、1820年代のウォバッシュ・アンド・レーク・イリー運河、マイアミ運河、イリノイ・アンド・ミシガン運河には運河の通り路とその両側各5マイルの土

地が、政府の未分譲の土地と交叉する形で付与された¹⁾。運河の建設によってその周辺の地価は少なくとも2倍に上昇するから、最低1エーカー1.25ドルの一般の土地の規定にたいして、運河周辺の土地は2倍の2.50ドルを最低値とすることによって、政府は損失を蒙らないとされた。現に、若干例外的な例であるが、イリー運河の場合、周辺の農地の地価は2~4倍に上昇した²⁾。このように、鉄道土地付与政策の先駆は運河の場合に見られるのであり、その理論的根拠も、具体的な付与の方法も大筋においてその時期にでき上っていたのであった。

鉄道時代に入って、州政府が鉄道会社を認可するとき、その鉄道の通行用地 right-of-way が州政府によって鉄道会社に払い下げられることは、他の各種の援助とともに常識となったが、西部のまだ人口がまばらで、低い営業収入しかえられない地域へ、いわば開拓民に先立っての鉄道建設が必要となったとき、そして30年代の苦い経験から、各州政府が従来のように正面から鉄道建設にたずさわらなくなった状況の下で、鉄道建設を採算あるものにするため、具体的には東部の資本とその背後のイギリス資本を誘引するために、連邦政府が直接に払い下げる運河時代の方式が、今回は従来よりはるかに大きな規模で復活したのが、イリノイ・セントラル鉄道方式であった。

さて、この1850年に始まる鉄道土地付与政策を、アメリカの公有地全体の処分史のなかで位置づけてみよう。独立革命のとき、88万9000平方マイルあったアメリカの領土は、1853年のガズデン購入までに3.4倍に増加したとされる（この間人口は8倍に増えた）が、この公有地の処分の方法は、一般に、公的収入のための売却をめざして大きな面積の土地を少数の購入者に売却することを中心としたアレグザンダー・ハミルトン方式と自作農を中心とする小規模売却を唱えたトマス・ジェファースン方式に大別される。（もっとも現実にはハミルトンも工業の市場としての農業を育てるために、1エーカーを30セントの安価さで売却することを推奨したり、ジェファースンも、農業のための国内開発計画には運河などへの大量売却を認めるなど、

矛盾する側面は見られた。)³⁾

東部の工業化が進展し、西部開発が進むに従って、1830年代以降各地域の公有地処分にたいする態度ができていった。まず東部の新興製造業勢力は、西部の安価な土地を利用できることが労働者を西部の農業に惹きつけ、東部の工業労働者の賃金を高めることを恐れた。そこでかれらは、西部の土地の価格を高める政策と関税によって工業を保護する政策を唱えた。そしてこの西部の土地の販売価格を高める政策と関税率を高める政策が双方とも国庫収入を増やし、その結果現実に国庫に剰余金が生じたので、それを国内開発の資金として利用するために、各州に融通することを推奨する方向に向った。もっとも西部への移住を望む中産階層や低所得者層は、西部の土地を安価にする政策を唱え、この声は南北戦争に近づくにつれて大きくなった。

南部は木綿生産に集中しており、工業製品の消費者であったので、保護政策には反対であり、輸出市場に依存していたので国際通商の制限にも反対した。そして南部は水系路に恵まれており、経済的構造上それほど国内改良を必要としなかったので、国内改良にたいしてはあいまいな態度をとった。土地問題については最初はあいまいな態度をとっていたが、南西部へブランチーションが拡がっていくにつれて安価な土地政策に賛成の方向へ態度を変えていった。

西部の人々は、まず第一に安価な土地政策によって経済的、政治的な力を伸ばすことを欲した。かれらは国内開発に連邦資金を使用することを可能にしてくれる関税政策には南部ほど反対はしなかった。西部の人口が増すに従って西部の発言力は強まり、その影響の下に連邦政府の土地政策は寛大になっていった。

以上の各地域の利害が、1850年にイリノイ・セントラル鉄道法案の形で現われたわけであるが、今後鉄道会社への土地付与問題のなかでくり返し現われる開拓農民たちの土地不法占拠の問題について見よう。土地法が何度か変

化し、新しい法律が出ることによって従来の法律は無効化したり、あるいは両者が重複したりする複雑な情勢のなかで、それは必ずしも「不法」とは言えないという意味をもつことからこの問題は複雑である。18世紀以来、組織的には土地分譲と重なって、あるいはむしろそれに先立っての個人の西部の土地の占有はどの時期にも見られた現象であり、あるいは政府の機関の公的な測量に先立って、あるいは公売に先立って入植した開拓民が未占有の土地を開墾し、「改良」した実績を政府に認めさせようとする努力が各時期に、各所で見られ、それは大土地投機業者たちの勢力と対抗しながら、1830年代には一つの社会的勢力となって政治を動かし、1841年の先買権法を生んだ。西部の開発が進むにつれて、従来の測量済みの土地への集団的な移住に代って、個々の農民がまだ必ずしも測量されていない土地へ住みこむ傾向が強くなってきたことから、政府の集団的土地販売（多くは競売の形をとった）以前に住みこんだ開拓民が、その土地の権利を要求したのであった。1830年代、40年代に、測量済みの土地にたいしては、部分的にこの法律を認める法令ができたが、それが1841年に先買権法として総括されたのであった。それは、測量済みの土地に住む、あるいは今後住む予定の開拓民に160エーカーの土地を与えるというものであった。これは西部開拓農民の勝利であったが、一面、それが未測量の土地やインディアン居留地には適用されなかったこと、1エーカーにつき1.25ドルの最低販売額を規定したことから、開拓民にとって不満の種は残った。そして、一般に不法占拠者（スクワッターズ）と呼ばれたこれら開拓民の「不法」性の論拠があいまいで、かつ新しい立法によってそれが動揺したため、かつまた、スクワッターズがしばしば土地投機業者の手先に使われたといった問題も含めて、この問題は19世紀後半まで種々の形で残り、鉄道会社とこれら開拓民の間の対立を生み、しばしば紛争状況を生んだ。

以上のスクワッターズよりも広い意味での、前述のジェファーソンの、個人の開拓民に小分割の土地を払い下げを要求する傾向は、50

年代の西部の人口の増大とともに自由土地（フリー・ソイル）運動としてさらに大きな問題となり、当時工業化の途を歩んでいた東部の勃興しつつある産業資本家層、移民の流入によってその数が増えつつある労働者層という二大勢力が自由土地運動に賛成するという南部対北部の奴隷制をめぐる対立の深刻化とからだ、50年代の重要な政治問題となった⁴⁾。北部と西部の通商の改善を一つの軸として生れた北部・西部連合が“自由な土地”に賛成の方向へ向い——北部の西部へ進出しようとする大資本や、ノウ・ナッシング党を中心とするネティヴィズムはこれに反対であった——、一方南部は奴隷制擁護の立場からこれに反対したのが大きな傾向⁵⁾であった。

〔注〕

- 1) Everett Dick, *The Lure of the Land, A Social History of the Public Lands from the Articles of Confederation to the New Deal*. 1970. pp. 160-161.
- 2) Billington, *op. cit.*, p. 334.
- 3) クラウソン『アメリカの土地制度』小沢健二訳, 1981, 60—61頁。
- 4) Roy M. Robbins, *Our Landed Heritage, the Public Domain, 1776-1936*. 1942. Chap. X-XIX.
- 5) この間の事情をピリントンは次のように説明している。

“南部人たちは、奴隷制についてのこの闘いの時期に、すべてのことをかれらの特異な制度と関連して判断し始めた。そして、かれらは自由な土地の政策が自分たちに害をなすことを悟った。安価な土地は、ミズーリー妥協によって自由になったミシシッピ河以西の土地へ北部フロンティアが急速に進むことを意味した。他方、南部の西方への途は、オザーク平原の住みにくい荒野やインディアンの住む乾燥地域によって阻まれていたので、拡張によって新しい奴隷制のための土地をえることはできなかった。南部人たちは移住を続けることは全極西部を自由州にしてしまい、北部の政治力を育てることになることを悟った。南部は絶望して、ディストリビューション法やその他土地の価格を高める政策を提唱し、西部の憤激を買った。

そしてより重要であったことは、北部の人口の二分分野が西部のための安価な土地を提唱する方向へ意見が変わっていったことであった。一つは従来東部の工業に必要な労働力が涸渇することを恐れて、自由土地法に反対していた政治力をもった資産家層であった。富裕な産業資本家たちは自分たちの新しい立場が安定するにつれて、すべての西部人がかれらの工場の製品の潜在的なおとくであること、すべての西部の企業が余剰資本の投資の対象であることを悟り始めた。1840年代初期の

経済的回復のあとで資本が西部の運河や鉄道、銅鉱山や森林資源、町の不動産や農地に投資されるにつれて、多くの東部人たちは、入植に不利な土地法によって西部を形成することがもっとも自分たちの利益につながると信じ始めた。1845年から1850年にかけてアイルランドの困窮から北東部に安価な労働力が溢れたこともその傾向を助けた。アイルランド移民たちが大量に工場に流れこんだことから、工場経営者たちは以前ほどには労働力の不足を恐れなくなったからである。

さらに重要なのは、労働者階層がゆるい土地法に賛成の感情をもつようになったことである。1840年代初めの不況期に、労働運動の指導者たちが、北東部の人口過剰のために工場経営者たちが労働者たちに極端な低賃金を押しつけることができる状況が生れていることを認識して、過剰な労働力のはけ口を土地制度に求めるにつれて、この傾向は勢いを増していった。もっとも影響力があったのは長く労働運動にかかわってきた人道主義者ジョージ・ヘンリー・エヴァンスで、かれは1844年に土地問題改革に東部の労働者を結集するために National Reform Association を創立した。2年のうちにこの組織は八つの州に支部をもち、ニューヨーク・トリビューン紙のホレス・グリーンリィなどの参加を見て、政治家たちの注意を集めた。その宣伝は効果的で、1846年には、早急に辺境地域に定住を促進するようなどのような土地法案にたいしても、工業資本家と提携する態勢が東部労働者の間にでき上っていた。このような奇妙な同盟に、西部の農民たちと同盟する機会を与えたのがホームステッド問題であった。先買権法が万能薬でないことが明らかになるにつれて、西部では自由な土地を求める気運が昂まっていた。1841年のあとも、未開地では土地投機業者が活躍して、不法侵入者たちを雇って、自分たちのために土地を先買させていた。また農場を買い入れるために、破滅的な利子で借金した貧乏な西部人たちから、高利貸たちが暴利をせびり上げていた。辺境人たちは政府がすべての定住者に1/4セクションの自由地を与えればこれらの悪が消滅すると信じた。北東部も熱狂してきた。産業資本家たちは自分たちの安物商品に新しい市場を約束してくれるこの方策に好意を示した。労働者たちは自由な土地政策を、余剰労働力を西方へ引きつける磁石と考えた。さらに奴隷制廃止論者たちは、公有地を小規模に払い下げる方策はプランテーション制度の拡大を阻止するとして、ホームステッド法を支持した。” Billington, *op. cit.*, pp. 384-386.

この問題についての比較的新しい研究として、Eric Foner, *Free Soil, Free Labor, Free Men. The Ideology of the Republican Party before the Civil War.* 1970. がある。

なおわが国における研究としては、山本幹雄『南北戦争——その史的条件』1963, 第三章第一節「土地問題の政治化」がすぐれている。また最近には、岡田泰男「アメリカ西漸運動の社会史的考察」社会経済史学, 第41巻第4号, 1-23頁

がある。

3. 土地付与政策初期の経過

1850年前後の時点で、鉄道が西部の農民にとって不可欠の存在になりつつあったことは明白であった。イリノイ州の場合を見れば、1850年頃には耕作可能地は一般にイリノイ・アンド・ミシガン運河から15マイル以内の土地とされたし、鉄道が通じたあとは鉄道駅から20~30マイルが限度とされた¹⁾。1850年頃の状況を述べたアンドリュース・レポート (Israel D. Andrews, "The Trade and Commerce of the British North American Colonies and upon the Trade of the Great Lakes and Rivers.") は、馬車輸送によるトン・マイル当り運賃を15セントと計算しているが、鉄道初期の小麦運賃はトン・マイル当り約1.5セントであった。この頃50~80マイルの小麦出荷の馬車輸送を行った場合は小麦販売価格のうち、交通費がその50~70パーセントを占めることがあった²⁾。そして、水系路や鉄道駅から離れた場所の農民たちは、晩秋から冬にかけての多くの日々を穀物搬出に費やさなければならず、このため従来のように穀物を蒸溜酒に加工して搬出を容易にする方法に頼らざるをえなかった³⁾。当時の穀物の現物出荷のための単一栽培方式に進みつつあった農民たちにとって鉄道は不可欠な存在になりつつあったが、1850年頃には西部から東部への家畜の運搬においても鉄道による方向へ転換し始めていた。1850年には数十万頭の家畜がインディアナ州、イリノイ州、ミズーリ州、テネシー州から東部諸都市に搬出されており、同年にニューヨーク市だけで26万頭の牛、50万頭の羊、40万頭の豚を受け入れている⁴⁾。その他東部の人々の西部への旅行においても鉄道が中心的な役割を果しつつあったし、木材の少ない地方では家の建築資材としての木材の遠方からの運搬や、漸く普及し始めた大型農機具の運搬においても鉄道は不可欠な存在になりつつあった⁵⁾。

以上のように、西部開拓に参加した農民たちの生活の多くの面で鉄道は重要な役割を果たすようになり、“大平原は鉄道が開いた”といわれつつある状況が生れつつあったが、一面鉄道会社側から見れば、開拓者たちによる農地の開発は鉄道の発展にとって不可欠な存在であった。当時すでに若干開かれていた金・銀を始めとする山中の鉱山業を除いて、当時の西部には産業らしい産業は存在しなかった。鉄道市場としては農業と牧畜の展開を待つ以外に途はなかった。ある程度の人口密度に達した地域に鉄道を建設する場合には、建設のための資金や便宜をある程度沿線から期待することができたし、建設後には旅客、貨物の輸送を期待することができた。そしてより重要なこととして鉄道周辺の地価の上昇を期待することができた。資力に乏しい開拓農民が実際に入植して土地を「改良」し、大土地投機業者の土地の価格を高めるといふ傾向は、19世紀初頭以来各地で見られた現象であった。この意味で、小農民と大土地投機業者の間に局所的な利害の共通性が存在した。大土地投機業者が資金を提供し、小農民の名を使って土地を占有し、開発する方策も生れた。鉄道会社への土地付与が行われ鉄道建設が始まると、鉄道会社は沿線に住む農民を創りだすためこぞって東部やヨーロッパから移民労働者を誘引する政策に出た。このように、大土地所有者である鉄道会社と農民の間には、西部を共同して開発し、その経済的収益を共にする側面が存在した。

しかし、のちの経過で見るように、両者の間の対立関係も厳しいものがあった。鉄道会社が土地付与を受けたことは、何といても小農民たちの土地が入手し難くなったことを意味した。鉄道会社が路線を建設し終るまで、その土地付与予定地にホームステッド農民たちは入植することを許されなかった。鉄道会社側は鉄道沿線の土地が出荷その他に便利であることを理由に、できるだけ高価に販売しようとした。しばしば、貧しい農民たちは、鉄道路線から離れた、地価の安い、不便な土地で辛抱しなければならなかった。鉄道へ付与された土地で農民たちがすでに住んでいた場合、あるいはあとから

「不法に」入植した場合、両者の間に紛争が起きた。このような「開発」はインディアン居留地や保留地に白人たちが住み込んでいく歴史であったが、ここでも鉄道会社と小農民は衝突した。しばしば小農民は鉄道会社から融資してもらって（月賦支払の形など）土地を入手したが、自然的災害などで農民が利子を支払えなくなった場合には両者の間に紛争が生じた。総じて、初期の段階では鉄道は地元から歓迎され、建設を懇請されたが、70年代以降、反鉄道感情が昂まるにつれて、「鉄道横暴論」が力をえ、土地付与法自体も70年で打ち切られていった。

以上のような協調と対立、利害の一致と不一致のなかで事態は進展していくのであるが、その背後には、西部の鉄道建設が主として東部の資本によって行われた問題がある。その歴史を大雑把に見ると、まずボストン・ウースター鉄道やニューヨーク・セントラル鉄道で鉄道の建設と経営の経験を積んだボストンやニューヨークの資産家たちが、1840年代にはオハイオ州のマッド・リバー・アンド・レーク・イリー鉄道やリトル・マイアミ鉄道に進出し、さらにミシガン・サザン鉄道、ミシガン・セントラル鉄道へ進み、50年代にはイリノイ・セントラル鉄道、南北戦争後シカゴ・パーリントン・アンド・クインシー鉄道を始めとするグレンジャー鉄道群から、ユニオン・パシフィックを始めとする各大陸横断鉄道、アチソン・トピカ・アンド・サンタフェ鉄道などほとんどすべての大組織で東部資本がリーダーシップを握っていったのであった⁶⁾。鉄道を欲しがっている西部地元の要望を背景に、地元の各自治体からできるだけ建設資金を出させ、一方ヨーロッパとくにイギリス資本を自らの信用を背景に導入し、この二つの資金源を背景に、ボストンの対中国貿易やニューヨークの対ヨーロッパ貿易で蓄積した自らの資産を活用して、ボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアの商人たちが鉄道経営に乗りだした。その他多くの勢力が西部の鉄道経営に参加した。ニューヨーク・セントラル鉄道やペンシルヴァニア鉄道が西方へ伸びていくが、その経営者たちが東部の鉄道経営でえた経験と資金を武器に西部の鉄道建設に進出した。

ニューヨーク・セントラル鉄道元社長のエラスツス・コーニング、イリー鉄道のジェイ・グールド、ペンシルヴァニア鉄道のJ. エドガー・トムソンらである⁷⁾。これらの鉄道経営はつねに土地投機と結びついていた。この時期の西部の鉄道建設や土地投機は新しい都市を作っていくことを意味し、これらの活動は同時に進行していくが、これらの一連の経済活動に多くの分野の人々が参加した。ニューヨークの生命保険会社がその一例である。これは東部の資本を吸収し、それを西部の鉄道建設と土地投機に活用していった。アーサー・ブロンソンおよびその一族、チャールズ・バトラーらが作ったニューヨーク・ライフ・インシュアランス・アンド・トラスト会社やオハイオ・ライフ・インシュアランス・アンド・トラスト会社は、1830年代から西部の開発に参加し、イリノイ州、オハイオ州、ミシガン州の鉄道建設において大きな役割を果たし、シカゴ、トレド、ミシガン州ポート・ヒューロンなどの都市の形成にも参加した⁸⁾。かれらは東部資本の西部への出先機関の性格の活動をしたが、西部側でそれを受けとめたいいわゆるブースターたちといわれる西部の都市の開発にたずさわった人々も現われた。シカゴのウィリアム B. オグデンはその代表的存在であり、同様の働きをした人たちがほとんどすべての西部の新興都市に現われたが、かれらはいずれもが鉄道建設によるとくに都市の地価の上昇を梃に資産を獲得し、政治力を発揮した、いわば鉄道建設の落し子たちであった。その他、鉄鋼業のアンドルー・カーネギーや農機具生産のサイラス・マコーミックなども、それぞれの仕事の関係から西部の鉄道建設や土地投機に参加していった⁹⁾。

イリノイ・セントラル鉄道は、1848年ごろから景気が回復し始めた情勢のなかで、東部資本の西部進出が復活してくる段階の一産物であった。再び西部開発への投資を再開しようとするこれら投資家群の動向を反映して、鉄道への土地付与政策の形でワシントンで政治工作が展開され、理論的転換も進んで¹⁰⁾、51年2月にイリノイ・セントラル鉄道法案は国会を通過した（鉄道土地付与案は、ステフェン・ダグラス法案として1850年9月に国会を通過し

ていた)。イリノイ州は259万5000エーカーの土地を連邦政府から与えられ、それは1エーカー2.50ドル以上で販売することを義務づけられ、路線はオハイオ河とミシシッピ河の合流点からセントラリアまで北上し、そこから一本はシカゴと結び、一本はガレナ経由デューブクと結ぶことが決められた。この情勢の下で、主としてボストン、ニューヨークの資産家たち、若干のフィラデルフィアの資産家たちが投資に乗りだすが、それらは大別して、第一に30年代のイリノイ州の国内開発債券の所有者たち——ニューヨークのロバート・シャイラー、ジョナサン・スタージェス、モリス・ケッチャム、ハイラム・ケッチャム、ウィリアム・アスピンウォール、ジョージ・グリズウォールドらとボストンのデヴィッドA. ニール、フランクリン・ヘヴン、ロジャース・ビーメント、トマス・レン・ワード、アボット・ローレンスらおよびイギリスのベアリング商会など——と、第二に米英戦争の従軍兵への軍役功勞下賜用地への三大都市の数多くの投資家たち、第三にミシガン・セントラル鉄道関係の投資家たちであった¹¹⁾。これら東部の資本家の代表を経営陣として建設が始まり、一時に約1000人の敷設労働者によって工事が進められた。ほとんどが人力に頼る原始的な建設方法で、コレラの流行などの悪条件の下で建設が進められた¹²⁾。5年後の1856年にシカゴ-カイロ間の本線が開通し、シカゴは鉄道中心地としての地位を確立することになった。この会社の経営にとってもっとも重要であった土地の販売については、「土地局」が組織され、付与された土地の $\frac{4}{5}$ が“抵当用地”とされ、これを抵当に1700万ドルの債券が発行されて路線の建設費に充てられた。この土地は6年間の分割払いで、その条件によって1エーカー5ドルから20ドルで販売された。“自由地”は3年間の分割払いで、20パーセント引きで販売された。宣伝用のパンフレットが作られ、ヨーロッパまで配布されるが、オハイオ州や東部からくる農民が多かった。東部の森林地帯に住みなれた農民たちに、平地での暮し方、河に頼らないで井戸を掘る方法、この地に適した家の建て方が指導された¹³⁾。50年代初期は土地はほとんど売れなかったが、1855年以降売

れ始め、地価も上り、1864年までに全体の約半分が1エーカー平均10.77ドルで売れた。残りの半分のほとんどは1871年までに1エーカー平均10.61ドルで売れるが、この土地の売上金は全鉄道路線の建設費の $\frac{5}{6}$ に達した。その土地の1人当りの平均分譲量は80エーカーを少し超えたとされる¹⁴⁾。全体として、この会社の土地処分は成功したと一般にいわれた。

イリノイ・セントラル鉄道会社への土地投機は、政府から付与された土地だけではなく、この会社の経営陣を含む土地投機業者の私的投資の形でもなされた。この場合も、初期のリーダーシップを握ったのはデヴィッド A. ニールで、かれは H. H. ハンネウェル、ジョナサン・スタージェス、ジョージ・グリスウォルド、モリス・ケッチャムなど、イリノイ・セントラル鉄道の重役たちを含む有力な投資家を誘って“アソシエーツ・ランド・カンパニー”を組織し、沿線の各地に1000エーカーほどずつの土地を買い占めた。とくに典型的であったのは、駅を中心とする町の土地の買占めであり、鉄道会社の経営者として前もって路線の通過予定地を知ることができたことから、この鉄道では約10マイル間隔でデヴィッド A. ニールが設計したといわれる同じ型の町が並んだ。そして、土地投機業者たちは、教会や若干の公共建物用地を町に寄附するなどの形で町を発展させ、これら鉄道の開通に伴う地価の上昇によって、あらかじめ買い占めた土地から利益をえたのであった。町が他の町との競争に勝って、大鉄道中心地として成長したときは、土地投機業者の利益は大きかった。カンカキー市の場合、“アソシエーツ”は1万8000ドルを投資したが、1855年3月までに、すでに5万ドルを売り上げ、さらに10万ドルと評価される土地をまだ保有していたといわれる¹⁵⁾。これらの土地の処分は1880年代までかかって行われるが、全体として投下資本の数倍の収益がえられたようである¹⁶⁾。

イリノイ・セントラル鉄道の開通を中心に、2700マイルの鉄道をもつことになり、従来の南部との通商に加えて、州のかなりの部分が東部と連絡されることになった1850年代のイリノイ州の躍進はめざましかった。人口は50

年代の10年間に101パーセント増え、もっとも増えたのは鉄道によって開かれた内陸部の諸郡であった。穀物の積み出しは1850年の200万ブッシェルから61年には5000万ブッシェルに増えた。農場数の増加は39パーセントにとどまったが、農場面積は163パーセント増え、農場価値は350パーセント増えた¹⁷⁾。

次にイリノイ州に続いて鉄道建設が展開されたアイオワ州の場合を見てみよう。これは1855年から56年にかけての国会での討論の中で、とくに旧南部の地域の反対を西部と東部の同盟が押える形で56年5月の土地付与法案としてまとめ、南から 1. パーリントンからプラット河口近くのミズーリ河上の地点を結ぶ路線——当時パーリントン・アンド・ミズーリ・リバー鉄道、のちのシカゴ・パーリントン・アンド・クインシー鉄道、2. デボンポートからアイオワ・シティ、デモイネ経由、カウンスル・ブラフを結ぶ路線——当時ミシシッピ・アンド・ミズーリ鉄道、のちのシカゴ・ロックアイランド・アンド・パシフィック鉄道、3. リオン市から42度線に沿ってミズーリ河に達する路線、当時アイオワ・セントラル・エア・ライン、のちのシカゴ・アンド・ノースウェスタン鉄道、4. デュブークとシュー・シティ近くでミズーリ河と結ぶ線、当時デュブーク・アンド・パシフィック鉄道、のちのイリノイ・セントラル鉄道、のアイオワ州を横断する四大路線に345万6000エーカーの土地が付与された¹⁸⁾。付与の方法はイリノイ・セントラル鉄道の場合とほぼ同じで、路線より両側6マイルの土地が政府のものとして留保される土地と格子状になる形で与えられ、その土地がすでに占拠されていた場合には、その外側の15マイル内の土地からこれも格子状に代替地が選ばれた。鉄道建設の進行とともに土地が払い下げられた点、土地付与にたいする代価として政府の軍隊その他の輸送が無料で行われることが規定されたこと、郵便物の運搬も一定の賃率に押えられたことなどもイリノイ・セントラル鉄道の場合とほぼ同様であった。

アイオワ州では定住の速度が1854年ごろから早まっており、この56年の

土地付与によってその速度はさらに早まるのであるが、すでに41年の先買権法、さらに50年の沼沢地付与法によって払い下げられている土地があり、これと鉄道への付与地が重複して問題が紛糾することになった。鉄道への土地付与地が確定していくにつれて、すでに占拠されている土地を除いて、鉄道付与地への定住は禁止されていくが、これも必ずしも守られず、また先買権法の場合は定住者たちが必ずしも法規に従った正当な住み方をせずに、いわばごまかしの「定住」をしている場合も多く、沼沢地の払い下げの場合は、郡の役人たちが沼沢地を査定する場合に、必ずしも湿潤地でない、普通の土地を沼地と査定している場合が少なくなく、鉄道会社は主としてこれら“不法な”定住者たちと紛争を起すことになった。そしてそれを監督する州政府とワシントンの土地局の政策が一致せず、しかもそれが時とともに事情に応じて変化したことから、早急に定住が進んでいくなかで、州当局と鉄道会社と定住者たちが土地の払い下げをめぐる激しく対立する局面が各所に展開された。

たとえばシカゴ・パーリントン・アンド・クインシー鉄道の場合を見れば、ジョン M. フォーブス、H. P. キッター、ジョン N. A. グリスウォルドらの東部資本を背景に、58年から地元の資金の援助をえながら建設を始め、59年には80マイルを建設し終り、30万7200エーカーの土地を払い下げられるが、このうち鉄道会社の手に入ったのは23万エーカーだけで、残りは沼沢地法払下地が約6万エーカー、先買権法による定住地が1万6000エーカー、計7万6000エーカーでは住みついた人々が権利を主張していた¹⁹⁾。その後1861年にはワシントンの土地局が係争中の沼沢地法による払下地の大部分を鉄道会社に与え、63年までには先買権法によって権利を主張していた人々の土地についても、その多くで鉄道会社の権利が認められた²⁰⁾。そしてごまかしではなく、実際に定住していた人々にたいしては、その数は多くはなかったが、「改良」の費用を差し引く形で、比較的安価に土地を販売する制度が生れていった²¹⁾。しかし沼沢地法払下地をめぐる対立はその後も

続き、州の土地局と鉄道会社の間で、60年代後半まで裁判沙汰が続いた。また不法定住者の場合も、真に定住を希望する者の場合は、農場経営を通じて将来の鉄道会社との利害の一致が見込まれたことから、比較的安価に土地をえることができたが、真の改良には関係のない「不法」定住者たちにたいしては会社は厳しい態度をとらざるをえなかった。このように、鉄道会社対定住者の対立が、その間に州政府、土地局、ひいては裁判所をはさんで、綿々と続いたのであった。

〔注〕

- 1) Paul W. Gates, *Illinois Central Railroad and Its Colonization Work*. 1934. Chap. 1.
- 2) Paul W. Gates, *The Farmer's Age: Agriculture. 1815-1860*. 1960. pp. 160-161.
- 3) *Ibid.*, p. 162.
- 4) *Ibid.*, pp. 213-214.
- 5) もっとも、鉄道への近さだけが、農民の農地の選択の基準であったわけではなかった。たとえば、イリノイ・セントラル鉄道の初期に、土地の販売政策を指揮したデヴィッド A. ニールが、路線からの距離だけを基準に農地の価格を等級づけたことは、現実に合わないとい批判された。A. M. Johnson and B. E. Supple, *Boston Capitalists and Western Railroads. A Study in the Nineteenth-Century Railroad Investment Process*. 1967. p. 148.
またカンザス州、エリス郡の農民の入植状況の研究は、農民が農地を選んだ際の基準は、1. 河への近さ、2. 小麦栽培に適した平坦な土地、3. すでに入植した隣人たちのいるところ、であったとしている。Games L. Forsythe, *Environmental Considerations in the Settlement of Ellis County, Kansas. Agricultural History*. Vol. 51, No. 1. 1977. p. 45. しかし、この場合はその辺はすべて、カンザス・パンフィック鉄道の沿線であった。
一般に、鉄道が敷かれるころ、すなわち入植の初期に鉄道への距離が農地の価格に大きく影響したらしく、この傾向は、モンタナ州、ワイオミング州、コロラド州、ニュー・メキシコ州などの乾燥地域でも見られたようである。Paul W. Gates, *Homesteading in the High Plains, Agricultural History*. Vol. 51, No. 1. 1977. p. 117.
- 6) A. M. Johnson and B. E. Supple, *op. cit.*
- 7) New Irene, *Erastus Corning: Merchant and Financier, 1794-1872*. 1960.

- Julius Grodinsky, *Jay Gould: His Business Career, 1867-1892*. 1957. James A. Ward, *J. Edgar Thomson, Master of the Pennsylvania*. 1980. Thomas C. Cochran, *Railroad Leaders. 1845-1890. The Business Mind in America*. 1965. など。
- 8) John Denis Haeger, *The Investment Frontier, New York Businessmen and the Economic Development of the Oldwest*. 1981.
 - 9) カーネギーは、鉄鉱業に専念するため、一時参加した鉄道業への投資を1871～72年ごろ打ち切った。拙稿「アンドルー・カーネギー」アメリカ研究11, 1976, 36頁。
 - 10) 19世紀初頭以来存在した連邦政府による国内改良扶助は違憲であるという憲法解釈にたいして、1. 交叉した土地を与える方法によるため、はさまれた形で残される政府の土地も値上りするため、無料で払い下げることにはならない。2. 自らの州の発展のために公有地を利用したいと望む各州の要求を認めるためという二つの論拠で土地付与法案は理論づけられた。B. Sanford, *Congressional Grants of Land in Aid of Railroads*. 1899. pp. 11-37.
 - 11) A. M. Johnson and B. E. Supple, *op. cit.*, p. 131.
 - 12) D. L. Lightner, *Labor on the Illinois Central Railroad. 1852-1900*. Unpublished Doctoral Dissertation, 1969. Chap. I.
 - 13) H. Hibbord Benjamin, *A History of the Public Land Policies*. 1939. pp. 255-256.
 - 14) *Ibid.*, p. 257.
 - 15) John W. Reys, *The Making of Urban America. A History of City Planning in the United States*. 1965. p. 392.
 - 16) A. M. Johnson and B. E. Supple, *op. cit.*, pp. 150-151.
 - 17) D. C. North, *The Economic Growth of the U. S. 1790-1860*. 1961. pp. 146-153.
 - 18) Roscoe L. Lokken, *Iowa Public Land Disposal*. 1942. reprinted, 1972. p. 240.
 - 19) Richard C. Overton, *Burlington West, A Colonization History of the Burlington Railroad*. 1941. p. 121.
 - 20) *Ibid.*, pp. 190-191.
 - 21) *Ibid.*, pp. 194-196.

4. カンザス州の場合

次いでカンザス州の場合を見てみよう。半乾燥地域と考えられていたカンザス州の土地の多くは、ミシシッピ河以東から西部へ押しだされてきたインディアン諸部族に割り当てられた保留地になっていた。1830～50年のインディアン移住法によって、約20の部族が州の約1/4を占める地域に土地を割り当てられていた。50年代に入って入植者の数が若干増えて、53、54年にこれらの土地を入植者に開放する方向へ動き始めた。インディアンたちの新たな受難の時代が始まった。良識ある白人たち、とくにインディアン関係の政府の役人たちの間には、インディアンたちにも白人たちと同様少量の土地を割り当てて、白人社会型の農場経営をやらせようという幻想が消えなかった。実際には、白人たちが住みこんで草地や森林を開発していくなかで、インディアンたちが白人たちと競争しながら生活していくことは不可能であった。そして、一般の白人たちのなかには、政府とインディアン部族との間に結ばれている協定などは知らず、あるいは知っているもそれを無視して、インディアン保留地へ不法に定住するものが増えてきた。一方、境界州であったカンザスでは、人口が増えつつある不安定な情勢のなかで、徐々に奴隷制擁護派と奴隷制反対派の対立が生れつつあった。カンザスを準州として認めた54年のカンザス・ネブラスカ法案は一応の妥協の産物であったが、片や北部側の New England Aid Company を中心とする奴隷制反対派の入植と、片やミズーリ州からの圧力を背景にした奴隷制擁護派の衝突は、土地問題とからんで、この後南北戦争勃発時までこの地を「血ぬられたカンザス」として、暴力で特色づけることになった。カンザス州の東端から、インディアン保留地へ不法定住者たちや投機業者たちが侵入し始め、奴隷制をめぐる対立のなかで、新しい対インディアン法が作られ、インディアンとの条約が次々と更改されて、インディアン保留地が白人定住者たちに解放されていったの

が属州時代カンザスの土地問題の流れであった。1857, 58年ごろにはインディアン保留地は大きく減少し、定住者の数もかなり増えて、鉄道建設が問題になり始め、今度はインディアン保留地を鉄道が買い占めるという問題が生じた。

当時計画され始めていたレベンワース・ポウニー・アンド・ウェスタン鉄道（のちのカンザス・パンシフィック鉄道）や、チャールズ・ロビンソンを中心とするミズーリ・リバー・アンド・ロッキーマウンテン鉄道、サミュエル C. ポメロイを中心とするサンタフェ鉄道の計画者たちや、当時ようやく町の体裁を具え始めていたクィンダロ、ワイアンドット、レベンワース、アチソン、ドニファンなどの有力者たちが、片やワシントンで土地付与を求める運動を起すとともに、インディアンたちと個々に折衝して保留地を安価に買収し始めた。インディアン局の良心的な役人の抵抗を排除して1859~62年に八つの新しい条約がインディアン諸部族との間に結ばれた。たとえば1860年5月にデラウェア族と結ばれた協定は、デラウェア族保留地の南東部に部族員1人に80エーカーずつを与え、残りの22万エーカーを1エーカーにつき1.25ドル以下でレベンワース・ポウニー・アンド・ウェスタン鉄道に払い下げるというものであった。そしてこのうちのかなりが、鉄道会社の役員や政治家などこの協定を工作した人々の手に入った¹⁾。

1861年にカンザスは準州から州に昇格し、62年にはホームステッド法が始まり、そのころから鉄道の建設も農民の定住も本格的に始まるが、その後20年間の開発はめざましく、カンザス州の人口は1860年の約11万人から1880年には99万人に達した。とくにオハイオ、インディアナ、イリノイ、アイオワ州からの移住が多く、それに東部、南部、ヨーロッパからの移住が加わって、「カンザス・フィーヴァー」と呼ばれた開発時代を迎えたが、この間のインディアン保留地の払い下げ、鉄道会社の付与地への払い下げ²⁾は大きく、その他の公的払い下げを加えるとホームステッド法による払い下げとほぼ匹敵するほどの規模に達した。鉄道会社への土地付与は835万エーカー

で、これにインディアンから安価に買い上げた土地と州から払い下げられた土地 195 万エーカー、路線用地 4 万エーカーを加えると総数は 1034 万エーカーに達し、これは州全体の土地の約 $\frac{1}{5}$ に達した³⁾。

初期のころは鉄道誘致運動も盛んで、鉄道への土地付与を認める風潮が一般的であったが、部分的な紛争は存在した。とくに南部のチェロキー族とオーセージ族の土地へは、60 年に 2000 人ほどの開拓民が住みついていたが、奴隷制問題とからんで政府は騎兵隊を使ってこれを排除しようとし、100 家族が家を失う事件となった。戦後 1866 年にはチェロキー族の土地の払い下げ問題は政治化し、内務長官の更迭問題、鉄道会社間の土地払い下げをめぐる競争、そして一方開拓民に 1 エーカー 1.25 ドルで払い下げるべきだという運動が重なって、67 年には騒然たる状態となった。このころ本格的に土地の買い占めにのりだしたパーリントン鉄道のジェームズ F. ジョイと開拓民たちとの争いは激化し、開拓民たちは 4000 人ほどのチェロキー・ニュートラル・ランド・リーグを組織して、50 年代の紛争やインディアンとの闘いで実力行使に慣れていたことから 69 年には実力で鉄道会社を襲撃し始めた。測量隊や路線敷設労働者たちが襲撃され、その器具が壊され、スコット砦の南では鉄道建設は中止させられた。さらにジョイから土地を買った農民も襲撃され、若干名は殺され、多くは追放された。似たような状況がレブンワース・ポウニー・アンド・ウェスタン鉄道やサンタフェ鉄道の沿線にも見られたが、これらの「土地同盟」の勢力は各地の郡や若干の町、そしてワシントンの政界の一部でもかなりの政治的勢力となり、鉄道の土地政策と対決する姿勢を示した。また鉄道会社間の競争から相手側の鉄道会社の建設を阻害するため、これら開拓民の政治力を利用しようとする鉄道会社も現われ、多様な暴力事件が発生した。ついに地域の警察も統制力を失い、開拓民たちが警察権を握る状況も現われた。ついに 69 年夏には州知事の大統領への要請により、4 個中隊が出動する騒ぎとなり、その結果開拓民の多くは土地から追いだされた⁴⁾。戦争前から紛争の多発地域であったこと、インディアン

保留地と鉄道への土地付与が大きな割合を占めたこと、この地域が当時の西部開発の先端にあってホームステッド農民の入植が激しかったことなどの要因が重なってこのような騒動になったと考えられる。

鉄道会社側は、政界、法曹界を手なずけることによって自らの立場を強め、片や開拓民との衝突を避けて、沿線を早急に開発することによって収益を増すために開拓民と和解しようという政策にでるが、70年代に入ると全西部の反鉄道感情の昂まりは押えるべくもない情勢となり、インディアン保留地と鉄道が土地の売買を直接交渉する方式は、鉄道土地付与政策とともに71年に中止されていった。ホームステッド法による開拓民による入植と鉄道会社をはじめとする大土地所有者から土地を購入した場合の入植を比較すると、すでに見たように、カンザス州東部ではインディアン保留地の多くが鉄道会社の手中に入ったことから、ホームステッド法の施行当時2000万エーカー、すなわち全体の $\frac{1}{3}$ 以上が、そしてその他教育関係の土地付与などを加えると、全体の47パーセントの土地がホームステッド農民には入手できない状況であった⁵⁾。大体においてホームステッド法およびそれに附随する性格の林地造成法によって入手することが可能であった土地は西経97度線以西の、州東部に比べて未開発の土地が主であったが、その安価さゆえに当時の各鉄道の一斉の土地売出しと競争して、併行的に売れていった。1863年から73年の10年間の販売状況は、鉄道がその $\frac{1}{4}$ を占める現金による販売（その他は連邦政府の払い下げ地、インディアン保留地の払い下げ地、カンザス州所有地の払い下げ地であった）がホームステッド法による入植を若干上廻る数字となった⁶⁾。そしてホームステッド法によって入手できる土地が鉄道から遠く、不便な地域にあったことが大きく影響して、ホームステッド法の規定通り5年間住み続けて土地の権利を最終的に獲得した農民の数は、当初の入植者の半数に満たなかった⁷⁾。一方、鉄道会社の土地を分割払いで購入した農民のなかにも、それを払い続けることができずに土地を抵当に入れたり、小作人の地位に転落したりする者も多く現われ「自由土地」派

はこの傾向を苦々しい思いで見守った。これらの鉄道にたいして不満を抱く層が、従来の反鉄道運動と合流して、1870年ごろにはカンザス州においても、ワシントンの中央政界においてもかなりの発言力をもち始めた。鉄道会社が大きな土地付与や建設資金援助をえていたこと、それが東部資本の勢力を背景に沿線の地域に大きな政治力と発言権をもつに至ったこと、さらに鉄道会社の差別運賃制度、リベート制度にたいする反撥が結びついて、反鉄道の気運が全国的に盛り上った。有名な土地改革運動家たち、インディアナ州のジュリアンとホルマン、イリノイ州のペyson、マサチューセツ州のバトラー、オハイオ州のローレンス、ニューヨーク州のグリーンリィらが指導して、1871年の鉄道土地付与法廃止を実現するが、カンザス州政界でもこれまで鉄道勢力を代表していたポメロイ上院議員が落選するという事態が生じた⁸⁾。

その後も付与された土地をめぐる紛争が続いた。それは、土地付与を受けた鉄道会社が、その路線を決定し、その周辺で付与される土地を明確にすることによって、ホームステッド法による入植を中止されていた地域を元に戻すことがおそいという苦情であった。これには土地局の処理、とくに測量が能率の悪さ、予算の不足によっておくれたという事情、代替地を含めて広い鉄道予定地を入植禁止にした粗雑な政策⁹⁾はあったにせよ、鉄道会社が故意におくらせた側面があった。すなわち、土地登記をおくらせることによって、その土地は課税を免れることができたからである。鉄道が課税を免れたことは、まだ人口が少なく、教育など公共政策のための資金不足に苦しんでいた開拓地の人々にとって大きな打撃であったが、路線の位置と、その周囲の付与される土地の確定がおくれたことは、とくにユニオン・パンフィック鉄道中央部とセント・ジョセフ・アンド・デンバー鉄道できびしい問題をひき起した。これらの沿線ではすでに5年間住みつき、ホームステッド法の条件を満たしたはずの農民が、鉄道付与地があとから決定したことによってその権利を奪われるという事態が生じた。ミズーリ・カンザス・アンド・テキサス

鉄道やレベンワース・ローレンス・アンド・ガルベストン鉄道沿線では、裁判所の命令によって「不法侵入者たち」からとり上げられた土地を、鉄道会社が新しい開拓者たちに改めて売ったため、元からの住人たちは「同盟」を結成して対抗し、この2種類の「土地所有者たち」の間で垣根や家の破壊、集団的暴行、殺人事件が70年代を通じて散発し、この間政府の態度が鉄道会社側を認める方向から、開拓民側を認める方向に転換したこともあって事態はきわめて複雑な様相を呈した。アレン郡では騒動は80年代後半まで続いた¹⁰⁾。サンタフェ鉄道は州中央部の比較的湿潤な地域を通過していたため、かなり高価に土地を売ることができたので、早く土地を販売する政策にでたが、カンザス・パシフィック鉄道は、税金を払わないで、なるべく長く土地をもち続け、その後の地価の上昇を期待する政策を採った。とくにこの鉄道は開拓民に土地を販売したあとも5～6年間登記をおくらせ、その間税金を払わない方策をとったので、そのような方法を許されなかったホームステッド農民の憤激を買った。すでに70年代初期から鉄道の未登記の土地に課税するべきだとする運動が起り、74年にはこの主旨の法案がワシントンの下院に上程されるが、鉄道勢力の強かった上院でつぶされ、同様の事態が1876年、1881年、1883年、1887年とくり返された。カンザス州でも、各郡でカンザス・パシフィック鉄道に課税しようと提訴されるが、判決はいずれも鉄道会社に有利に下り、1882年になってもカンザス・パシフィック鉄道が付与された土地の1/6しか登記されておらず、そのため税金を免れた額は年間25万ドルに達した¹¹⁾。

鉄道土地付与地の税金問題は、80年代には全国的な問題となりつつあり、グレンジャーズ、ファーマーズ・アライアンス、民主党などが鉄道課税派に参加するとともに、労働騎士団を始め、東部の労働者たちも“自由な土地”の伝統から反鉄道側に立った。カンザス州出身のブラム上院議員、インゴールズ上院議員らは、インディアナ州のホルマン、イリノイ州のベイソン、ネブラスカ州のヴァン・ウィック上院議員らとともに政治運動を展開した。そ

して、大土地所有者としての鉄道会社の外に、鉄道会社から数万エーカー単位で土地を買った大土地所有者の下で、経済的に貧窮した農民のかなり多くが小作人化していく現象がクローズ・アップされ、鉄道付与地の権利破棄運動に拍車がかかることになった。かくて 1880 年代半ばから部分的に鉄道付与地の連邦政府への返還が始まるが¹²⁾、カンザス州ではすでに 1876 年にレベンワース・ローレンス・アンド・ガルベストーン鉄道で 3 万エーカーの土地が鉄道会社から取り上げられたし、フォート・スコット線も 102 万 4000 エーカーの土地を与えられていたにも拘らず、わずか 2 万 1341 エーカーしか自らのものにするにはできなかつた¹³⁾。

また、鉄道会社への地元からの出資も減少していった。1865~66 年には、カンザス州法は鉄道会社の社債発行を承認するのに地元民の過半数がそれを認めればよいとしたが、1876 年には $\frac{2}{3}$ の住民が賛成投票しなければならないと改められた。また、鉄道建設援助資金についても、1865 年には 1 郡の援助額は 1 鉄道会社につき 30 万ドル以内とされたが、1867 年には 1 マイルにつき 4000 ドル以内、1887 年以降は 1 マイルにつき 2000 ドル以内と制限されていった¹⁴⁾。

〔注〕

- 1) P. W. Gates, *Fifty Million Acres, Conflicts over Kansas Land Policy, 1854-1890*. 1954. Chap. IV.
- 2) Paul W. Gates and Robert W. Swenson, *History of Public Land Law Development*. 1968. pp. 371-372.
- 3) *Ibid.*, pp. 251-252.
- 4) *Ibid.*, pp. 153-177. E. Dick, *op. cit.*, pp. 164.
- 5) Gates, *op. cit.*, pp. 231-232.
- 6) *Ibid.*, pp. 241-242.
- 7) *Ibid.*, p. 243. その他、旱魃、害虫、天候不順が交互に農民を苦しめた点については Gilbert C. Fite, *The Farmer's Frontier, 1865-1900*. 1966. Chap. 3, 7.
- 8) *Ibid.*, pp. 258-259.
- 9) Leslie E. Decker, *The Railroads and the Land Office: Administrative Policy and the Land Patent Controversy, 1864-1896*. *Mississippi Valley Historical*

- Review*. Vol. XLVI, No. 4. 1960. pp. 679-699.
- 10) *Ibid.*, pp. 261-263.
 - 11) Gates, *op. cit.*, pp. 270-280.
 - 12) David M. Ellis, The Forfeiture of Railroad Land Grant, 1867-1894. *Mississippi Valley Historical Review*. Vol. XXXIII. pp. 41-42.
 - 13) Gates, *op. cit.*, pp. 290-291. 1880年代に、鉄道会社に未建設の路線の土地を返還させる気運が高まり、包括的法案は1890年に発布された。R. M. Robbins, *op. cit.*, pp. 278-279.
 - 14) Allan G. Bogue, To Shape a Western State; Some Dimensions of the Kansas Search for Capital, 1865-1893. in John G. Clark, ed., *The Frontier Challenge, Responses to the Trans-Mississippi West*. 1971. pp. 213-214.

むすび

本稿ではイリノイ州、アイオワ州、カンザス州における鉄道土地付与法の実態を見たが、その結果三つの点を考察することができる。

第一は、鉄道会社も含めた大土地投機業者対小農民の土地獲得をめぐる争いである。すでに南北戦争前から、この二つの流れの対抗は西部開発の方向を決定づけるものであったが、鉄道土地付与政策段階において両者の対抗関係はさらに明白になった。この場合、西部の鉄道が東部の資本を一つの柱としていたことが注目されなければならない。ニューヨーク・セントラル鉄道からミシガン・セントラル、ミシガン・サザン鉄道を経てグレンジャー諸鉄道へ、さらにユニオン・パシフィック、セントラル・パシフィックやノーザン・パシフィック、テキサス・パシフィックなども東部資本の進出なしには現実化できなかった。ここに多くの鉄道企業家たちが現われ、東部の資本、地元からの出資、外国資本の導入を三本柱に未開の広大な地域に鉄道を建設していったのであるが、鉄道付与地はこれらの活動を刺戟する触媒の働きをしたのであった。

片や東部の労働者乃至貧困者層や中西部の零細農民たちは、資金らしい資

金をもたず、ほとんど自らの労働力だけを頼りに西部開発に参加したが、かれらは自分の生活を保証してくれる小面積の土地を手に入れるために、局部的にも、全国的政治の場でも大土地投機業者たちと競争しなければならなかった¹⁾。行論の途中で見たように、西部開発の現象面では両者の相互依存関係が見られた。鉄道会社は沿線開発のためには小農民の定住が必要であって、多くの誘致方策が採用された。開拓農民たちにとって交通手段の存在は不可欠であった。とくに対インディアンの面では両者の間に共通の利害が見られた。しかしこのような現象面での共存関係の背後には、東部からもち越され、西部で展開された基本的な対立関係があった。この対立関係は70年代以後西部での余剰地が減少するにつれて激化し、グレンジャー運動やポピュリズム、それと同調した労働運動の形で受け継がれていく。鉄道土地付与政策が50年代には全国的に認められながら、71年には廃止され、その後も反鉄道運動を残していく経過は、以上の流れから説明されるべきであろう。

第二の点は、鉄道土地付与政策時代の鉄道がインディアンたちに決定的な打撃を与えた点である。本稿で見たように、アイオワ州、ミズーリ州、カンザス州のインディアンたちはこの時期にさらに西部へ追い立てられることになった。この時期に連邦政府の対インディアン政策は「大居留地方式」から「集中居留地方式」へ、さらに「小居留地方式」へ変化したといわれる²⁾。またこの時期の鉄道の発展によって、それまでの対インディアン諸条約がもっていた永久的性格が薄れて、その場限りの性格のものに変っていったとされる³⁾。居留地政策の変化をとまなう白人たちの進出にたいしてインディアンたちが反抗し始め、両者間の摩擦が激化してくると軍隊が重要な存在になってくるが、騎兵隊の活動は鉄道の進出によって決定的に変化することになった。機動性が生れたため辺地の砦に孤立した駐屯をすることは必ずしも必要ではなくなり、物資の補給も容易になった。総じて「インディアン問題の「最終的解決」は直接的な軍事行動の結果としてではなく、また政府のインディアンにたいする啓発的な政策の結果としてでもなく、むしろ国中に広

がった鉄道のインディアンにたいする影響から生じた”⁴⁾のであった。鉄道の拡充はインディアンたちの生活様式の存立基盤を破壊し、西部を白人型生活様式の世界に変えた。土地所有の方法の違いがその根本であったが、軍事力や技術の導入、部分的な都市社会の形成、白人社会文化の導入において鉄道は決定的な役割を果たした。たとえば、1872年に、インディアン問題のコミッショナー、フランシス A. ウォーカーは“ノーザン・パシフィック鉄道が2年間建設されればスー族問題は完全に解決し、二つの大陸鉄道の間の9万人のインディアンたちはニューヨーク州とマサチューセッツ州のインディアンたちと同じように政府に反抗することはできなくなるであろう”とし、“南西部に3年間鉄道が建設されれば、現在コロラド州、ユタ州、アリゾナ州、ニュー・メキシコ州を騒がしている諸部族たちは政府の年金受領者の地位に落ちてしまうだろう”⁵⁾として、この時点でのインディアン問題における鉄道の役割を強調している。この時期の鉄道のインディアンへの影響は、単に居留地や保留地の収奪にはとどまらなかったものであり、その生存基盤を根底から揺がせたのであった。

第三の点は、本稿ではその内容は直接にはとり上げなかったが、鉄道土地付与政策が鉄道の政治的地位乃至鉄道規制にたいしてもった意味である。1830年代のアメリカの鉄道建設は各州政府が計画し、認可し、社債発行の保証をする形で出発した。37年恐慌による各鉄道会社の財政的困難を州政府が負担しなければならなかったことから各州は多くの困難を経験し、その結果各州政府は鉄道経営から後退した。その結果1850年代には私企業的鉄道経営が主力となり、州政府の監督は有名無実となった。西部の鉄道への土地付与政策は、連邦政府による援助とそれに伴う監督という面を生む⁶⁾とともに、それも全体に及ぶものではなかったことから、ここに一種の無政府的状况が生れ、本稿で見たような西部での土地をめぐる争いの外、長短距離問題、リベート問題など鉄道の不正乃至横暴といわれる状况が生れた。この結果、70年代初期のグレンジャー諸立法、そして1877年には最高裁判所

がそれを認めるという形の鉄道規制態勢が生れることになった。そしてそれは80年代の連邦政府による鉄道規制へと進むのであり、西部の土地付与政策はこのような流れの一つの段階であったといえる。

〔注〕

- 1) 鉄道付与地の払い下げとホームステッド法による土地の払い下げの比較については、ネブラスカ州ゲージ郡の場合を検証した岡田泰男氏の研究がある。岡田泰男『アメリカ公有地制度史の研究』昭和48年、266—267頁。
- 2) Ray A. Billington, *op. cit.*, p. 661.
- 3) Thomas D. Clark, *Frontier America. The Story of the Westward Movement.* 1959. p. 470.
- 4) Wilcomb E. Washburn, *The Indian in America.* 1975. p. 207.
- 5) Annual Report of the Commissioners of Indian Affairs. 1872. p. 9. Washburn, *op. cit.*, p. 208.
- 6) とくに租税問題をめぐっての鉄道と政府の関係は、Leslie Decker, *Railroads, Lands, and Politics. The Taxation of the Railroad Land Grants, 1864-1897.* 1964. に詳しい。